



Das technikbasierte Abfertigungsverfahren (TAV) bei der DB – eine Wertung aus Kundensicht.

Grundsätzlich wird das Einsteigen in die neuen Triebwagen komfortabler: Breite Türen und ein niedrigerer Fußboden erleichtern den Fahrgästen das Betreten des Fahrzeugs. Neu ist aber auch die Art des Abfertigungssystems, also der Methode, wie das Ein- und Aussteigen überwacht wird und die Abfahrbereitschaft des Zuges festgestellt wird.

Alle neuen Triebwagen der Deutschen Bahn AG verfügen über das sogenannte technikbasierte Abfertigungsverfahren - kurz TAV – ; es soll den Zugbegleiter entbehrlich machen und den Triebfahrzeugführer aus der Verantwortung für die Fahrgäste entlassen.

Bisher haben Zugbegleiter oder Lokführer, an manchen Bahnhöfe auch die stationäre Aufsicht den Bahnsteig während des Fahrgastwechsels überwacht. Waren alle Fahrgäste ein- und ausgestiegen, werden die Türen durch den Zugbegleiter oder Lokführer geschlossen.

Beim TAV verfügen alle Türen über Lichtschranken und Türkontakte, die den Fahrgastwechsel überwachen. Circa drei Sekunden nach dem letzten Kontakt schließen sich die Türen selbsttätig. Sie lassen aber wieder öffnen – solange, bis der Lokführer die Türfreigabe zurücknimmt. Ausschließlich über eine Anzeige im Führerstand stellt der Lokführer fest, dass alle Türen geschlossen sind und darf abfahren. Den Bahnsteig darf der Lokführer aus Gründen der Haftung nicht überwachen.

Doch der Zustand „Türen geschlossen“ bedeutet nicht zwangsläufig, dass alle Fahrgäste ordnungsgemäß ein- oder ausgestiegen sind. Insbesondere geh- oder sehbehinderte Fahrgäste, aber auch Reisende mit Gepäck, Kinderwagen oder Fahrrädern können vom Schließen der Türen überrascht werden. Es sind Fälle bekannt geworden, in denen Kinderwagen, Hunde oder Gepäckstücke die Reise allein angetreten haben.

In folgenden Situationen können daher Fahrgäste vom Schließen der Türen überrascht werden:

- Der Zug steht am Bahnsteig, doch die Türen lassen sich nicht mehr öffnen, obwohl 100 m weiter noch Fahrgäste zusteigen. Der Fahrgast bleibt zurück. Das Problem: Der Lokführer hat die Freigabe der Türen zurückgenommen, obwohl noch Fahrgäste zusteigen.
- Einladen von mehreren Gepäckstücken, Fahrrädern oder Kinderwagen. Während des Einladevorgangs schließen sich die Türen.

- Helfer trägt Gepäck in den Zug, möchte aber selbst wieder aussteigen. Doch die Türen lassen sich nicht mehr öffnen.
- Eltern helfen nebst Gepäck ihren Kindern in den Zug, währenddessen schließt die Tür.

Grundsätzlich ist das Einsteigen und Aussteigen immer noch der Teil einer Bahnfahrt, beim dem für den Fahrgast am ehesten ein Risiko für Unannehmlichkeiten oder gar Unfälle besteht. Die Deutsche Bahn vergleicht die automatisch schließenden Zugtüren mit Fahrstuhltüren und zeigt sich von der Sicherheit ihres Systems überzeugt. Der Vergleich mit Fahrstuhltüren ist jedoch unzutreffend, denn dort sind weder Stufen noch Lücken zu überwinden. Beim Einsatz im Regionalverkehr sind heute Bahnsteighöhen zwischen 20 und 76 cm anzutreffen. Niedrige Bahnsteige bedeuten beim ET 425 sogar eine relativ hohe Stufe. Diese Umstände stellen insbesondere für mobilitätsbehinderte Fahrgäste immer ein Hindernis dar, selbst bei gleichem Niveau von Fahrzeugboden und Bahnsteig ist eine durch die Stufen bedingte Lücke zu überwinden. Fahrgäste können durch plötzlich schließende Türen angerempelt werden und stürzen.

Diese Situationen ließen sich vermeiden, wenn das Zugpersonal den Bahnsteig im Blick behält und der Situation angepasst reagiert. Beim TAV erfolgt keine Durchsage, die Rücknahme der Türfreigabe ist nur am Erlöschen der kleinen grünen Lichter am Türöffner erkennbar. So kann der Fahrgast kaum erkennen, wie viel Zeit zum Zusteigen noch bleibt.

Erschwerend kommt hinzu, dass je nach Fahrzeugtyp unterschiedliche Signale auf das Türschließen hinweisen, während bei den elektrischen Triebwagen eine rote Blinklämpchen im Fahrgastraum aufleuchtet, erzeugt der Dieseltriebwagen VT 642 ein nervendes Pfeifgeräusch. Unverständlicherweise gibt es bei diesen sicherheitsrelevanten Einrichtungen keine Einheitlichkeit wie z.B. bei den Sitzpolstern oder der Aussenlackierung.

Da es dem Zugpersonal untersagt ist, bei der Rücknahme der Türfreigabe auf den Bahnsteig zu blicken, bedeutet das im Klartext: der Fahrgast steigt auf eigene Gefahr in den Zug, durch das rein technikbasierte Verfahren versucht die DBAG, gegenüber den Kunden alle Ersatzansprüche bei Schäden im Zusammenhang mit der Türschließung auszuschließen, ein menschliches Versagen der Zugbegleiter oder Lokführer wird ausgeschlossen.

PRO BAHN rät daher allen Fahrgästen:

- Wenn Sie mit Kindern oder Gepäck einsteigen oder anderweitig mobilitätsbehindert sind, verhindern Sie ein vorzeitiges Schließen der Tür, indem Sie eine Tasche oder ähnliches vor die Lichtschranke im Einstiegsbereich stellen und danach aber unverzüglich wieder entfernen.
- Steigen Sie immer bei der nächst erreichbaren Tür zu.

PRO BAHN appelliert an die Zugpersonale:

Nutzen Sie den Spielraum der Dienstvorschriften: Beobachten Sie das Geschehen auf dem Bahnsteig und nehmen Sie die Türfreigabe erst dann zurück, wenn alle

Fahrgäste eingestiegen und die Türen geschlossen sind (Ausnahme: S-Bahn-Stammstrecke).

PRO BAHN fordert von der DBAG und dem Eisenbahn-Bundesamt:

Technik soll den Menschen unterstützen und kann ihn nicht ersetzen. Kundengerechter Service muss Vorrang vor haftungsrechtlicher Absicherung der DB gegenüber ihren Kunden haben. Angesichts der baulichen Mängel in den Bahnhöfen wäre es für viele Fahrgäste wichtig, wenigstens das Wissen zu haben, dass die individuellen Kundenbedürfnisse wahrgenommen werden.

Norbert Moy, PRO BAHN e.V., Juni 2002